Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8287**

17. Wahlperiode 30. 12. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/8213 –

Kostensteigerungen bei laufenden Bedarfsplanvorhaben Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach einer tabellarischen Übersicht der laufenden Bedarfsplanvorhaben Schiene zzgl. Stuttgart 21 (2011 bis 2020) mit Stand 24. November 2011 haben sich zahlreiche Bedarfsplanvorhaben gegenüber der gleichen Aufstellung mit Stand 26. Juli 2010 um teilweise bis zu 34 Prozent (Umschlagbahnhof (Ubf) Köln Eifeltor) verteuert, während einige wenige Projekte bis zu 23 Prozent (Ausbaustrecke (ABS) München–Mühldorf–Freilassing) weniger kosten sollen als ursprünglich geplant.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die vom Fragesteller in den Fragen verwendete Formulierung „innerhalb eines Jahres" ist hier nicht zutreffend. Die zur Ermittlung der Kostenänderungen herangezogene Übersicht der laufenden Bedarfsplanvorhaben vom 26. Juli 2010 basiert auf der zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Kostenfortschreibung aus dem Jahre 2009, während die Übersicht vom 24. November 2011 bereits den Stand der Kostenfortschreibung 2011 abbildet. Somit handelt es sich grundsätzlich um einen Betrachtungszeitraum von zwei Jahren.

Die eingetretenen Kostensteigerungen sind zu einem großen Teil durch allgemeine Baupreissteigerungen verursacht, deren scheinbar starker Anstieg sich vor dem Hintergrund des zweijährigen Betrachtungszeitraums relativiert. Dies gilt grundsätzlich für alle der hinterfragten Vorhaben. Darüber hinaus eingetretene vorhabenspezifische Kostenänderungen haben überwiegend inhaltliche Änderungen zur Ursache, die in den nachfolgenden Antworten beschrieben werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. Dezember 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das Projekt ABS Augsburg–München (Augsburg–Mering–Olching) innerhalb eines Jahres von 533 Mio. Euro um 91 Mio. Euro (+17 Prozent) auf 624 Mio. Euro gestiegen?

Die Kostenerhöhung ist überwiegend der langen Bauzeit des Vorhabens sowie der Berücksichtigung/Anwendung neuer bzw. geänderter Vorschriften und Richtlinien geschuldet.

2. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das Projekt ABS Berlin–Dresden, erste Baustufe, zweite Realisierungsstufe von 205 Mio. Euro innerhalb eines Jahres um 24 Mio. Euro (+12 Prozent) auf 229 Mio. Euro gestiegen?

Das Kostenvolumen ist durch das Vorziehen von Teilen der 2. Baustufe (Sicherungs- und Fernmeldetechnik) erhöht worden. Der Abschnitt Wünsdorf (a) bis Rückersdorf (a) wird dadurch ab 2015 mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h befahrbar sein.

3. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das Projekt ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden (Franken-Sachsen-Magistrale) innerhalb eines Jahres von 898 Mio. Euro um 35 Mio. Euro (+4 Prozent) auf 933 Mio. Euro gestiegen?

Auf Basis vertiefter Planungen der Deutschen Bahn AG ergab sich die Notwendigkeit einer Korrektur des für den Streckenabschnitt Gaschwitz–Böhlen veranschlagten Kostenvolumens.

4. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das Projekt ABS Stelle–Lüneburg, drittes Gleis innerhalb eines Jahres von 260 Mio. Euro um 39 Mio. Euro (+15 Prozent) auf 299 Mio. Euro gestiegen?

Die über die allgemeinen Baupreissteigerungen hinaus gehenden Kostensteigerungen beruhen im Wesentlichen auf erhöhten Anforderungen hinsichtlich der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen.

5. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das Projekt ABS/Neubaustrecke (NBS) Karlsruhe–Basel, Streckenabschnitt (StA) 9.1 (mit Katzenbergtunnel) innerhalb eines Jahres von 585 Mio. Euro um 22 Mio. Euro (+4 Prozent) auf 607 Mio. Euro gestiegen?

Die Kostensteigerungen ergeben sich aus Planungsänderungen in Bezug auf den Katzenbergtunnel (z. B. geänderte Geologie/Hydrogeologie, Notwendigkeit von Sonic-Boom-Bauwerken), aus Anpassungen von Baukosten in anderen Gewerken (Berücksichtigung von Ausschreibungsergebnissen und Entwicklungen während der Ausführung) sowie aus zusätzlichen Maßnahmen, wie ETCS-Ausrüstung des Streckenabschnittes Müllheim–Schliengen und zusätzlichen Blocksignalen im Katzenbergtunnel (Umsetzung von Entscheidungen im Projektbeirat Rheintalbahn).

6. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das Projekt Elektrifizierung Reichenbach–Hof innerhalb eines Jahres von 86 Mio. Euro um 17 Mio. Euro (+20 Prozent) auf 103 Mio. Euro gestiegen?

Der erhöhte Mittelbedarf ist auf Schwierigkeiten in der Bauausführung, Mengenmehrungen und höhere Vergabeergebnisse zurückzuführen.

7. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das Projekt Ubf Köln Eifeltor innerhalb eines Jahres von 29 Mio. Euro um 10 Mio. Euro (+35 Prozent) auf 39 Mio. Euro gestiegen?

Die Planung für das Vorhaben musste in Teilen überarbeitet werden. Ursache war eine Reihe von zusätzlich notwendigen Maßnahmen. Unter anderem mussten wegen zu geringer Gleisabstände Gleisanlagen von mehr als 6 000 m Länge ersetzt werden und die nicht gegebene Tragfähigkeit des Unterbaus beseitigt werden. In der Folge ergaben sich auch zusätzliche Maßnahmen zur Anpassung der Oberleitungsanlagen sowie im Bereich der Signaltechnik.

8. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit (VDE) 8.1. NBS Ebensfeld–Erfurt von 2 711 Mio. Euro innerhalb eines Jahres um 161 Mio. Euro (+6 Prozent) auf 2 872 Mio. Euro gestiegen?

Die über die allgemeinen Baupreissteigerungen hinaus gehenden Kostensteigerungen beruhen im Wesentlichen auf den sich aus unvorhergesehenen geologischen Schwierigkeiten ergebenden zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen und geänderten Ausführungen im Tunnelbau, wie z. B. der Errichtung von Sonic-Boom-Bauwerken an den Portalen der Tunnel Bleßberg und Silberberg.

9. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das VDE 8.1. ABS Nürnberg–Fürth von 200 Mio. Euro innerhalb eines Jahres um 16 Mio. Euro (+8 Prozent) auf 216 Mio. Euro gestiegen?

Die Finanzierungsvereinbarung dieses Projektes umfasst neben dem Abschnitt Nürnberg–Fürth auch darüber hinausgehende punktuelle Maßnahmen. Die Mehrkosten ergaben sich dabei im Bereich Erlangen aus Anpassungen am Spurplan, im Bereich der Signaltechnik sowie des Schallschutzes auf Grund neuer Erkenntnisse im Rahmen vertiefender Planungen der Deutschen Bahn AG.

10. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das VDE 8.2. NBS Erfurt–Gröbers von 1 949 Mio. Euro innerhalb eines Jahres um 206 Mio. Euro (+11 Prozent) auf 2 165 Mio. Euro gestiegen?

Die über die allgemeinen Baupreissteigerungen hinaus gehenden Kostensteigerungen haben mehrere Ursachen. Einerseits wurde das Projekt „Knoten Halle/Leipzig, 3. Baustufe, 1. Teilbaustufe: Einbindung VDE 8.2/VDE 8.3 Leipzig Hbf“ in die Finanzierungsvereinbarung integriert. Andererseits haben sich erhebliche Kosten für zusätzlich erforderliche Maßnahmen ergeben (Auswirkungen von Unwetterereignissen, Denkmalschutzauflagen/Archäologie, verändertes Gründungsverfahren bei der Oberleitung). Auch die Änderung von Europäischen Normen (EN) trug zur Kostenerhöhung bei.

11. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das Projekt ABS München–Mühldorf–Freilassing, Ampfing–Mühldorf + Innbrücke innerhalb eines Jahres von 62 Mio. Euro um 14 Mio. Euro (–23 Prozent) auf 48 Mio. Euro gesunken?

Es handelte sich um eine sehr vorsichtige Veranschlagung, die letztlich nach Vorlage der unerwartet positiven Vergabeergebnisse nicht in voller Höhe Anspruch genommen werden musste.

12. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das Projekt Knoten Erfurt, zweite Baustufe innerhalb eines Jahres von 136 Mio. Euro um 32 Mio. Euro (–23 Prozent) auf 104 Mio. Euro gesunken?

Es handelt sich im Wesentlichen um günstigere Vergabeergebnisse und ein geringeres Nachtragsrisiko als ursprünglich erwartet.

13. Aus welchen Gründen sind die Kosten für das VDE 9. ABS Leipzig–Dresden, dritte Baustufe innerhalb eines Jahres von 292 Mio. Euro um 56 Mio. Euro (–19 Prozent) auf 236 Mio. Euro gesunken?

Bei diesem Vorhaben erfolgt eine anteilige Finanzierung aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Diese substituieren die ursprünglich veranschlagten Bundesmittel und führen so zu einer Entlastung des Bundeshaushalts. Des Weiteren schlagen auch hier günstigere Vergabeergebnisse zu Buche.

14. Inwieweit und wann wurden die Finanzierungsvereinbarungen für die vorgenannten Projekte aufgrund der gestiegenen Kosten aktualisiert (tabellarische Aufstellung)?

Die Finanzierungsvereinbarungen sämtlicher laufender Bedarfsplanvorhaben werden im Rahmen der jährlichen Anpassungsvereinbarungen hinsichtlich Kosten und Bauzeit an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Die den zitierten Vorhabenlisten zugrundeliegenden Anpassungsvereinbarungen wurden am 15. Dezember 2010 sowie am 2. Dezember 2011 unterzeichnet.

15. Inwieweit ist der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über die gestiegenen bzw. gesunkenen Kosten im Detail informiert worden?

In Spalte 3 der Anlage 2 zum Kapitel 12 22 werden die jährlichen Kostenanpassungen von laufenden Bedarfsplanvorhaben mit einem Gesamtvolumen von über 25 Mio. Euro ausgewiesen. Der Deutsche Bundestag erhält insofern von den veränderten Gesamtkosten im jeweiligen Haushaltsaufstellungsverfahren Kenntnis.

16. Wie verteilt sich die vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossene Erhöhung der Verpflichtungsermächtigungen für das Projekt NBS/ABS Stuttgart–Ulm–Augsburg, Wendlingen–Ulm um 940 Mio. Euro auf die Jahre 2016 bis 2020?

Für die Anpassung der Finanzierungsvereinbarung an die vom Eisenbahn-Bundesamt bestätigte Kostenerhöhung um rd. 940 Mio. Euro sind zusätzliche Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 807 Mio. Euro erforderlich, die restliche Kostenerhöhung kann im Rahmen der bereits im Regierungsentwurf 2012

bei Kapitel 12 22 Titel 891 01 ausgebrachten Verpflichtungsermächtigung aufgefangen werden. Im Rahmen des Parlamentarischen Verfahrens zum Bundeshaushalt 2012 wurden für Kapitel 12 22 Titel 891 01 und 891 03 daher zur Sicherung der Finanzierung des Vorhabens NBS Wendlingen–Ulm nur zusätzliche Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 807 Mio. Euro wie folgt vorgesehen werden (in tausend Euro):

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
50 000	50 000	170 000	170 000	182 000	45 000	140 000

Auf dieser Grundlage ist der Bundesanteil an den aktuell ermittelten Gesamtkosten von 2 890,6 Mio. Euro damit gesichert.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333